

Asia: VN/17669/2021

## **Luonnos valtioneuvoston asetukseksi sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Valtioneuvoston asetus sähköisen liikenteen ja biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022 - 2025

Parkkisähkö Oy:n lausunto

Parkkisähkö Oy kiittää työ- ja elinkeinoministeriötä mahdollisuudesta antaa lausunto luonnokseen valtioneuvoston asetukseksi.

Parkkisähkö kannattaa tukiohjelman tavoitetta edistää sähkön, biokaasun ja uusiutuvan vedyn käyttöä tieliikenteessä tukemalla lataus- ja kaasuntankkausverkoston laajenemiseen liittyviä investointeja. Kannatamme valtioneuvoston luonnosta asetukseksi, mutta haluamme lausua erikseen seuraavaa.

Asetusluonnoksessa ei esitetä tukea perustehoisia latauspisteitä sisältäville investointihankkeille kaudelle 2022 – 2025. Perustehoisten latauspisteiden investointitukimahdollisuus tulisi palauttaa.

Parkkisähkön käytännön kokemus on, että perustehoisella latauksella on tärkeä rooli myös julkisessa latauksessa sen lisäksi että sitä tarvitaan asuin ja muiden kiinteistöjen autopaikoilla. Suuritehoisten latauspisteiden määrän ja maantieteellisen kattavuuden lisääminen on tärkeää vahvistettaessa julkista latausinfrastruktuuriamme. Mutta sähköisen liikenteen edistämisen kannalta on aiheellista tunnistaa niiden vapaan pääsyn kohteiden merkitys, joissa perustehoiset latauspisteet ovat selvästi

kustannustehokkain ja autoilijoiden tarpeet täysin täyttävä ratkaisu. Toimivan ja tarkoituksenmukaisen kokonaisuuden kannalta maamme julkisessa sähköautojen latausinfrastruktuurissa tarvitaan sekä suuritehoisia että perustehoisia latauspisteitä. Molempien määrän lisääntymistä tuleekin varmistaa tällä tuki-instrumentilla.

Kunnat, yritykset ja monet muut yhteisöt tarvitsevat asiointipysäköintikohteisiinsa suuria määriä hankinta- ja käyttökustannuksiltaan edullisia latauspisteitä. Pitkien pysäköintiaikojen ansiosta riittävät perustehoiset ja joskus jopa hitaat latauspisteet. Tällaisissa kohteissa latausjärjestelmien hankinnalle on kiinteistön omistajien ja haltijoiden usein vaikea löytää suoria liiketaloudellisia perusteita. Monilla näistä on myös heikot taloudelliset edellytykset investoida latausjärjestelmiin. Myöskään latausoperaattorit eivät näe näitä kohteita kaikkein houkuttelevimpina. Investointi jää lopulta toteutumatta, vaikka tarvetta palvelulle autoilijoilla olisikin ja toisaalta sähköisen liikenteen yleistymisen kannalta olisi tärkeää huolehtia siitä, että näitä palveluja olisi riittävästi tarjolla.

Oman ryhmänsä perustehoisen latauksen kohteista muodostavat erilaiset julkisen liikenteen asemat, joiden pysäköintipaikoille kaivataan ladattavien ajoneuvojen määrien kasvaessa entistä suurempia määriä edullisia latauspisteitä ja -palveluita. Hyvä esimerkki on liityntäpysäköinti. Mahdollistamalla edullinen sähköauton lataus liityntäpysäköinnissä kannustetaan autoilija siirtymään julkisen liikenteen käyttäjäksi ja pois ruuhkauttamasta kaupunkien keskustojen liikennettä.

Tuen myöntämisen edellytyksissä esitetään, että tuettavat latauspisteet olisivat EU:n direktiivin 2014/94/EU mukaisia. Asetusluonnoksen termi ”tasavirtalatausteho” tarkoittaisi käytännössä vaatimusta dc-latauslaitteista. Kun direktiivikään ei eksplisiittisesti edellytä tasavirtalatauspisteitä, olisi kohtuullista jo teknologianeutraaliteetin vuoksi tyytyä käyttämään termiä ”latausteho”.

Peräniitty Markku  
Parkkisähkö Oy